Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7611**

17. Wahlperiode 08. 11. 2011

Antrag

der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Ulrike Gottschalck, Heinz Paula, Elvira Drobinski-Weiß, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil (Peine), Gabriele Hiller-Ohm, Fritz Rudolf Körper, Ute Kumpf, Andrea Nahles, Thomas Oppermann, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Flugzeugbesatzungen und Reisende vor kontaminierter Kabinenluft schützen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit Jahren berichten Flugzeugbesatzungen und Passagiere über chemische Gerüche und gesundheitliche Beeinträchtigungen, die durch kontaminierte Kabinenluft ausgelöst wurden. Derartige Vorfälle, wie sie während des Expertengespräches in der 38. Sitzung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 21. September 2011 geschildert wurden, bergen neben den gesundheitlichen Gefährdungen für die Betroffenen auch ein enormes Risiko für die Flugsicherheit in sich.

Dieses Expertengespräch im Tourismusausschuss befasste sich mit Ereignissen auf Grund von kontaminierter Kabinenluft, die als sog. smoke/fume-events bezeichnet werden. Dies sind u. a. Vorkommnisse, bei denen durch das Zapfluftsystem der Verkehrsflugzeuge Rückstände von verdampftem Triebwerksöl angesaugt werden und danach in die Kabinenluft gelangen. Im Triebwerksöl enthalten sind verschiedene Additive, u. a. das hochgiftige Tri-Kresyl-Phosphat (TKP, englisch TCP). Gelangen diese Rückstände in die Kabinenluft, kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie ernste gesundheitliche Beeinträchtigungen (stechende Schmerzen in Armen, Händen, Füßen, Schwindel, Taubheitsgefühle, Muskelschwäche, chronische Müdigkeit, Asthma, Schädigungen des Nervensystems, Krebs etc.) hervorrufen (vgl. Ausschussdrucksache 17(20)28a, S. 3 und Ausschussdrucksache 17(20)28d, ab S. 21 ff.) können. Diese Beeinträchtigungen können zu sicherheitsgefährdenden Folgen für das Flugpersonal und die Passagiere führen. Einwirkungen auf das Servicepersonal für die Reinigung der Flugzeuge am Boden sind nicht ausgeschlossen.

Für das betroffene Flugpersonal ist es bislang schwer, zu beweisen, dass langfristige gesundheitliche Schäden durch das Einatmen bzw. anderweitige Aufnahme von Giftstoffen während der Tätigkeit an Bord verursacht wurden, denn bislang fehlt der wissenschaftliche Beweis einer Kausalkette für die Auswirkungen von kontaminierter Kabinenluft auf die menschliche Gesundheit. Eine Erkrankung mit den beschriebenen Symptomen, das sog. Aerotoxische Syndrom, wurde bislang von den Berufsgenossenschaften nicht als Berufskrankheit des fliegenden Personals klassifiziert.

Vorfälle infolge kontaminierter Kabinenluft treten unvorhergesehen auf. Häufig besteht keine Klarheit darüber, wann es sich um eine Störung bzw. schwere Stö-

rung nach § 5 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) handelt. Stellungnahmen des Flugpersonals und aktuelle Medienberichte lassen darauf schließen, dass das Personal im Hinblick auf diese Vorfälle bislang nur ungenügend aufgeklärt und geschult wurde.

Gemäß § 5 LuftVO sind sog. smoke/fume-events dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) bzw. der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU) anzuzeigen. In 2010 wurden bei der BFU zwar von einer deutschen Airline 60 Öldampf-Störfälle gemeldet (vgl. DER SPIEGEL Ausgabe 9/2011). Dennoch besteht offensichtlich eine Diskrepanz zwischen den in den Medien berichteten Vorfällen, bei denen kontaminierte Kabinenluft vermutet wurde, und den tatsächlich bei der BFU angezeigten Störfällen. Auch hier besteht dringender Aufklärungsbedarf.

Ein generelles Problem besteht darin, wie auch die Expertenanhörung im Tourismusausschuss am 21. September 2011 gezeigt hat, dass eine gründliche unabhängige Untersuchung und Forschung nach den Ursachen und Wirkungen von kontaminierter Kabinenluft bislang nicht ausreichend betrieben wurde. Daher fehlen Handlungsanweisungen zur Beseitigung der Ursachen dieser Erscheinung auf der Basis gesicherter Erkenntnisse und wissenschaftlich-technischer Forschungsergebnisse. Nur so können die Stellungnahmen der Experten in der Tourismusausschusssitzung am 21. September 2011 beurteilt werden, wonach einvernehmlich festgestellt wurde, dass „ein Problem existiert“, das hinsichtlich der Ursachen und seiner Wirkung jedoch unterschiedlich bewertet wurde.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- umfassend Langzeitmessungen zur Belastung der Kabinenluft mit Organophosphaten und anderen Schadstoffen zu veranlassen;
- im Rahmen einer unabhängigen wissenschaftlichen Studie den kausalen Zusammenhang zwischen kontaminierter Kabinenluft und den gesundheitlichen Auswirkungen weiter erforschen zu lassen und die Entwicklung von geeigneten Bluttests zum Nachweis von Organophosphaten im menschlichen Organismus zu fördern;
- im Rahmen einer Studie unter Einbeziehung der zuständigen Bundesbehörden, wie z. B. des LBA, der Luftfahrtunternehmen und Flugzeug- sowie Triebwerkshersteller die Entwicklung geeigneter Mess-, Kontroll- und Warnsysteme für gesundheitsgefährdende Stoffe im Bereich des Zapfsystems für die Kabinenluft aus den Triebwerken zu fördern, damit der Einbau entsprechender Technik, wie z. B. Sensoren, in allen Verkehrsflugzeugen mit Zapfluftsystem erfolgen kann;
- darauf einzuwirken, dass die Flugzeugindustrie Alternativen zu den gegenwärtig verwendeten Zapfsystemen für künftig zu entwickelnde Flugzeugtypen untersucht;
- die Schaffung innovativer Lösungen für geeignete Systeme für die Nutzung von Zapfluft aus Triebwerken zu fördern, die nicht nur Gerüche, sondern auch Organophosphate filtern;
- Wartungsstandards im Hinblick auf die Zapfluftsysteme zu überprüfen und ggf. weiterzuentwickeln sowie deren Einhaltung verstärkt zu kontrollieren;
- darauf einzuwirken, dass vorhandene Messtechniken genutzt werden;
- die Entwicklung von nichttoxischen Schmierölen für Triebwerke voranzutreiben;
- Untersuchungen staatlicher Stellen zum Aerotoxischen Syndrom zu veranlassen und im Ergebnis prüfen zu lassen, inwieweit das Aerotoxische Syndrom die Voraussetzungen für die Anerkennung als Berufskrankheit erfüllt;

- die zuständige Bundesbehörde aufzufordern, das Kriterium „Kabinenluft“ in die Gefährdungsanalyse für Cockpit- und Kabinenarbeitsplätze verpflichtend einzubeziehen;
- durch rechtliche Vorgaben sicherzustellen, dass im Rahmen von Schulungen für das fliegende Personal die Vorkommnisse mit kontaminierter Luft ausgewertet und somit sichergestellt wird, dass die EU-Verordnung 996/2010 umgesetzt wird. Hierbei ist auch vorzugeben, dass die Checklisten für Havariefälle sowie die darin verwendeten „smoke & fumes“-Terminologien überarbeitet werden;
- bestehende Meldevorschriften dahingehend zu überarbeiten, dass nicht nur „schwere Störungen“ nach § 5 LuftVO den zuständigen Behörden gemeldet werden müssen, sondern bereits Störungen geringeren Ausmaßes;
- Untersuchungen zu veranlassen, die Aufschluss über mögliche gesundheitliche Belastungen des Reinigungspersonals durch Anhaftung von Schadstoffen auf Sitzen und Innenverkleidung geben können;
- über ein kontinuierliches Forum den fachlichen Informationsaustausch über Kabinenluftbelastungen zwischen den betroffenen Bundesministerien und Bundesbehörden, Gewerkschaften, Verbänden, Berufsgenossenschaften, der Luftfahrtindustrie und den Luftfahrtunternehmen zu intensivieren;
- sich auf EU-Ebene und international dafür einzusetzen, dass Untersuchungen zum Thema kontaminierte Kabinenluft durchgeführt und daraus abgeleitete einheitliche Standards für die Qualitätssicherung der Kabinenluft und entsprechende Prüfverfahren vereinbart werden.

Berlin, den 8. November 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333